

TỔNG QUAN CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THU HỒI CỦA DOANH NGHIỆP

Hàn Huyền Hương^{1*}, Nguyễn Thị Thủy², Nguyễn Thị Dương Nga³

¹*Khoa Kinh tế, Đại học Hàng hải Việt Nam*

²*Khoa Kế toán và Quản trị kinh doanh, Học viện Nông nghiệp Việt Nam*

³*Khoa Kinh tế và Phát triển nông thôn, Học viện Nông nghiệp Việt Nam*

*Tác giả liên hệ: huonghh.ktc@vmaru.edu.vn

Ngày nhận bài: 12.12.2022

Ngày chấp nhận đăng: 02.03.2023

TÓM TẮT

Logistics thu hồi là chủ đề nghiên cứu ngày càng thu hút được sự quan tâm của nhiều học giả trên thế giới hiện nay, tuy nhiên tại Việt Nam chưa có nhiều nghiên cứu liên quan đến lĩnh vực này. Vì vậy, mục đích của nghiên cứu này là cung cấp cái nhìn tổng quan về các yếu tố ảnh hưởng tới việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp đã được chỉ ra trong các nghiên cứu trước đây. Những yếu tố ảnh hưởng này được phân chia thành 04 nhóm chính là các yếu tố liên quan đến chính phủ, các yếu tố liên quan đến khách hàng, các yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường, các yếu tố liên quan đến doanh nghiệp. Nghiên cứu này góp phần giúp các nhà hoạt động có liên quan có một hướng dẫn hữu ích trong quá trình ra quyết định liên quan đến logistics thu hồi.

Từ khóa: Logistics thu hồi, yếu tố ảnh hưởng, doanh nghiệp.

Factors Affecting Implementation of Reverse Logistics in Businesses: A Literature Review

ABSTRACT

In recent years, there have been growing interests from international researchers to study about the topic of reverse logistics, however in Vietnam, there were just few researches related to this issue. Therefore, this study aimed to review the factors affecting reverse logistics implementation of businesses. Those factors are categorized into four groups: government - related factors, customers - related factors, social - environmental related factors and firms - related factors. This research helps practitioners working on reverse logistics to find managerial guidelines in making specific decisions.

Keywords: Reverse logistics, factors, businesses.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tăng trưởng kinh tế cùng với sự phát triển sản xuất, giao thương khiến dòng chảy sản phẩm từ nơi sản xuất tới người tiêu dùng cuối cùng ngày càng lớn mạnh. Tuy nhiên, các chuỗi cung ứng này cũng tạo ra lượng rác thải khổng lồ và làm cho vấn đề môi trường toàn cầu ngày càng trầm trọng hơn. Trong các chuỗi cung ứng, việc giải quyết hoặc hạn chế được dòng phát thải này là một trong những giải pháp mà

logistics thu hồi có thể đảm nhận, góp phần phục hồi và tái tạo nền kinh tế.

Logistics thu hồi được các nhà nghiên cứu đánh giá cao bởi vì nó giúp cho nền kinh tế được vận hành theo một chu trình. Điểm tiêu dùng không phải là điểm kết thúc sản phẩm, mà nó có thể tiếp tục trở thành đầu vào của quá trình sản xuất. Do logistics thu hồi liên quan các hoạt động thu hồi, sửa chữa, bảo trì, nâng cấp và tái chế sản phẩm hay vật liệu khi chúng bị hư hỏng và không thể đáp ứng được yêu cầu của người

tiêu dùng, hoạt động này có thể mang lại giá trị kinh tế và giảm thiểu tác động môi trường thông qua giảm lượng phát thải (Hervani & cs., 2005). Ngoài ra, Nguyễn Huy Tuấn & Lê Tấn Bửu (2020) cũng chỉ ra rằng, logistics thu hồi có thể mang lại các lợi ích kinh tế, xã hội, cạnh tranh, và môi trường. Do đó, logistics thu hồi là một trong những tiếp cận phát triển bền vững và mang lại lợi ích cho doanh nghiệp (Banihashemi & cs., 2019).

Hiện nay, đã có nhiều nghiên cứu quốc tế về các yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động logistics thu hồi của doanh nghiệp, tuy nhiên tại Việt Nam thì mới chỉ có một số ít nghiên cứu về logistics thu hồi. Trần Việt Dũng (2021) nghiên cứu về thực trạng logistics thu hồi tại các doanh nghiệp thương mại điện tử Việt Nam như Tiki, Lazada. Nguyễn Huy Tuấn & Lê Tấn Bửu (2020) chỉ ra 03 nhân tố chính tác động tới thực thi logistics thu hồi tại ngành bán lẻ hàng điện tử tại thành phố Đà Nẵng là Khả năng công nghệ thông tin, Danh tiếng doanh nghiệp và Cam kết nguồn lực. Trần Thị Thu Hương (2018) nghiên cứu 5 nhân tố ảnh hưởng đến kết quả logistics thu hồi của ngành công nghiệp sản xuất nhựa tại Việt Nam gồm Quy định của pháp luật và chính sách, Mức độ ứng dụng công nghệ, Yêu cầu từ thị trường, Mức độ cộng tác trong chuỗi cung ứng và Chính sách, nguồn lực của doanh nghiệp. Mỗi nghiên cứu chỉ ra một số yếu tố, tuy nhiên chưa có nghiên cứu nào tổng quan lại các nghiên cứu đã có về các yếu tố ảnh hưởng tới logistics thu hồi của doanh nghiệp. Vì vậy mục tiêu của nghiên cứu này tổng quan tài liệu về các yếu tố ảnh hưởng tới việc thực thi logistics thu hồi của các doanh nghiệp, làm cơ sở xây dựng khung lý luận cho nghiên cứu hoạt động logistics thu hồi của các doanh nghiệp tại Việt Nam.

Tổng quan có hệ thống là phương pháp phù hợp để tìm hiểu một cách tổng thể và khoa học các vấn đề phức tạp và đa dạng các công bố (Livinski & cs., 2015). Do hạn chế tiếp cận nguồn dữ liệu, nghiên cứu này sử dụng 4 cơ sở dữ liệu quốc tế (Scopus, World of Science, Science Direct và Google Scholar) và 2 tạp chí của Việt Nam (Tạp chí Công thương, Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế và Kinh doanh Châu Á). Nghiên cứu này sử dụng các công bố là bài báo có phản biện, sách

chuyên khảo, báo cáo nghiên cứu và luận án tiến sĩ. Sau khi thu thập, thông tin được phân tích theo chủ đề yếu tố ảnh hưởng tới logistics thu hồi bao gồm các yếu tố liên quan tới chính phủ, các yếu tố liên quan tới khách hàng, các yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường, các yếu tố liên quan đến doanh nghiệp.

2. KHÁI NIỆM VÀ LỢI ÍCH CỦA LOGISTICS VÀ LOGISTICS THU HỒI

2.1. Khái niệm logistics và logistics thu hồi

Logistics xuôi, hay logistics thông thường được định nghĩa bởi Hội đồng các chuyên gia Quản trị Chuỗi cung ứng Hoa Kỳ là “một bộ phận của chu trình chuỗi cung ứng, bao gồm các quá trình hoạch định kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả việc dự trữ và lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ, thông tin hai chiều giữa điểm khởi đầu và điểm tiêu dùng nhằm đáp ứng nhu cầu của khách hàng” (CSCMP, 2013). UNCTAD (2004) cho rằng “logistics là có được thứ cần thiết tại địa điểm và thời gian đúng nhất”, hàm chứa hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng. Tại Việt Nam, Luật thương mại nêu rõ “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi mã ký hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao” (Quốc hội, 2005).

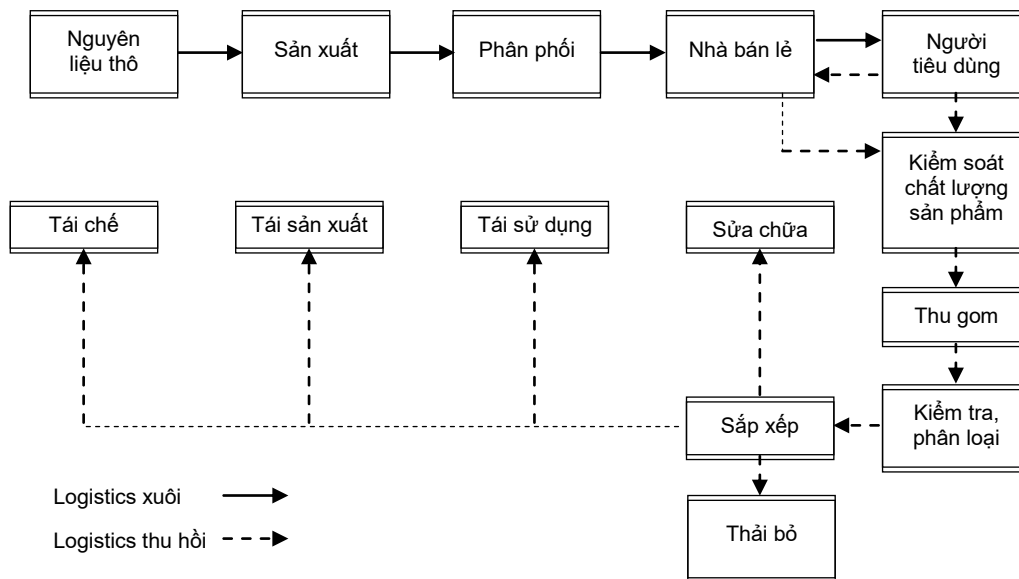
Logistics thu hồi được biết đến vào khoảng giai đoạn năm 1970. Theo Murphy & Poist (1989), logistics thu hồi là “*di chuyển hàng hoá từ người tiêu dùng đến một nhà sản xuất trong kênh phân phối*”. Kopiccki & cs. (1993) cho rằng “*Logistics thu hồi là thuật ngữ rộng liên quan đến quản lý logistics và xử lý bao bì, sản phẩm độc hại hoặc không độc hại. Nó bao gồm dòng phân phối các hàng hóa và thông tin theo hướng ngược lại với các hoạt động logistics thông thường*”. Dựa trên nền tảng khái niệm của Kopiccki, Kroon & Vrijens (1995) định nghĩa: “*Logistics thu hồi là các hoạt động và kỹ năng quản trị logistics liên quan tới việc quản lý, giảm thiểu và xử lý các chất thải nguy hại hoặc*

không nguy hại từ bao bì và sản phẩm. Nó bao gồm quá trình phân phối ngược mà nguyên nhân là khiến hàng hóa, thông tin chảy theo hướng ngược lại so với các hoạt động logistics thông thường”. Carter & Ellram (1998) cho rằng logistics thu hồi là “một phương pháp quản lý theo đó các công ty áp dụng có thể trở nên hiệu quả hơn với môi trường thông qua tái chế, tái sử dụng và giảm lượng nguyên liệu được sử dụng”. Dowlatsahi (2000), tương tự như vậy, định nghĩa logistics thu hồi là: “một quá trình trong đó nhà sản xuất chấp nhận một cách có hệ thống các sản phẩm hoặc bộ phận đã vận chuyển trước đó từ điểm tiêu thụ quay trở lại doanh nghiệp để có thể tái chế, tái sản xuất hoặc thải bỏ”. Điểm chung của các khái niệm này là đề cập đến dòng chảy ngược về vật chất từ nơi tiêu thụ về nơi sản xuất nhằm mục đích về môi trường hoặc thu hồi giá trị. Ngày nay, logistics thu hồi là một trong những nghiên cứu quản lý chuỗi cung ứng phát triển nhanh nhất. Nó được coi là một thành phần quan trọng của nền kinh tế vòng tròn - một quan điểm phục hồi hoặc tái tạo của nền kinh tế công nghiệp.

Logistics thu hồi liên quan đến những hoạt động thu hồi sản phẩm từ khách hàng để thu hồi giá trị thông qua việc tái chế hoặc xử lý một cách hợp lý. Quy trình của logistics xuôi và logistics thu hồi được minh họa đồng thời trong hình 1.

Logistics thu hồi bắt đầu từ người tiêu dùng cuối cùng, tại đây hàng hóa đã qua sử dụng hoặc hàng hóa bị trả lại sẽ được thu gom, xử lý thông qua quy trình cụ thể, trong đó hàng hóa sẽ được kiểm tra và phân loại thành những nhóm khác nhau. Sau khi phân loại xong, những hàng hóa này sẽ được xử lý một cách hợp lý dựa theo nhóm đã phân loại trước đó như được tái sử dụng, sửa chữa, tái sản xuất hay tái chế để thu hồi lại giá trị hoặc thải bỏ. Những bước quan trọng trong quy trình logistics thu hồi bao gồm mua lại sản phẩm/kiểm soát chất lượng sản phẩm, thu gom, kiểm tra, phân loại và xử lý (Rogers & Tibben - Lemcke, 1999; Fleischmann & cs., 2000; Guide & Wassenhove, 2002).

Mua lại sản phẩm/Kiểm soát chất lượng sản phẩm (Gatekeeping): Quá trình mua lại các sản phẩm đã qua sử dụng từ người tiêu dùng cuối cùng để thực hiện các bước tiếp theo được gọi là quá trình mua lại sản phẩm. Đây là một bước quan trọng liên quan đến sự thành công của logistics thu hồi bởi vì nó có tính không chắc chắn về thời gian, chất lượng cũng như số lượng của sản phẩm đã qua sử dụng (Agrawal & cs., 2015). Kiểm soát chất lượng sản phẩm là một loạt các quyết định liên quan đến việc sản phẩm sẽ phải được đưa vào xử lý trong các bước tiếp theo hay là trả lại khách hàng, và thông thường thì bước này sẽ được xử lý bởi nhà bán lẻ.



Nguồn: Agrawal & cs. (2015).

Hình 1. Minh họa dòng chảy cơ bản trong quy trình của logistics xuôi và logistics thu hồi

Thu gom: Thu gom là quá trình thu thập các sản phẩm sau khi mua lại và gửi chúng đến các cơ sở khác để kiểm tra, phân loại và xử lý. Kumar & Putnam (2008) đã phân loại các phương pháp thu thập thành ba nhóm: nhà sản xuất thu thập trực tiếp từ khách hàng, nhà sản xuất thu thập sản phẩm bị trả lại thông qua nhà bán lẻ và sản xuất sản phẩm thu gom thông qua logistics của bên thứ ba. Việc lựa chọn phương pháp thu gom nào phụ thuộc vào số lượng sản phẩm thu gom và chi phí thu gom (Atasu & cs., 2013). Việc lựa chọn các trung tâm thu gom và cơ sở phân phối phải được tính đến trong việc thiết kế hệ thống logistics thu hồi hiệu quả (Pochampally & Gupta, 2004)

Kiểm tra và phân loại: Sản phẩm trả lại thường mang tính không chắc chắn liên quan đến khía cạnh số lượng, thời gian trả lại, điều kiện và chất lượng sản phẩm. Chất lượng hay điều kiện của sản phẩm trả lại có thể khác rất nhiều với điều kiện và chất lượng sản phẩm khi được phân phối tới tay người tiêu dùng. Việc trả lại sản phẩm có thể liên quan tới sản xuất, phân phối hay liên quan tới khách hàng và chúng rất khác nhau về chất lượng cũng như tình trạng. Do đó, việc kiểm tra sản phẩm trả lại là rất quan trọng để phân loại vào các nhóm khác nhau hoặc thải bỏ.

Xử lý: Sau khi sản phẩm đã được kiểm tra và phân loại, bước tiếp theo sẽ là quyết định xử lý chúng. Xử lý sản phẩm là một bước có tầm vai trò quan trọng then chốt trong quy trình logistics thu hồi (Prahinski & Kocabasoglu, 2006). Xử lý sản phẩm trả lại thông thường bao gồm những lựa chọn sau: tái sử dụng, sửa chữa, tái sản xuất, tái chế và thải bỏ.

2.2. Lợi ích của logistics thu hồi

Về mặt lý luận, logistics thu hồi đem lại hiệu quả trên ba phương diện: kinh tế, môi trường và xã hội. Về phương diện kinh tế, một số nghiên cứu cho thấy thực hiện logistics thu hồi hiệu quả có thể cải thiện khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp bằng việc giảm chi phí (Jack & cs., 2010; Srivastava & Srivastava, 2006); cải thiện lợi nhuận (Alfonso-Lizarazo & cs., 2013; Das & Dutta, 2013; Nidumolu & cs., 2009); gia tăng sự hài lòng của khách hàng (Li

& Olorunniwo, 2008; Richey & cs., 2005). Về phương diện môi trường, theo Zhang & cs. (2018), tính hiệu quả về môi trường có thể được tăng lên 18,2% thông qua việc doanh nghiệp thực hiện các hoạt động logistics thu hồi. Kết quả này cũng phù hợp với kết quả nghiên cứu của Guide & Wassenhove (2009) - hai tác giả này đã nghiên cứu về mối quan hệ giữa logistics thu hồi và môi trường, bối cảnh nghiên cứu là các quốc gia ở châu Âu. Về phương diện xã hội, logistics thu hồi có thể mang lại hiệu quả đối với xã hội ở khía cạnh tạo thêm việc làm (Keh & cs., 2012); thực hiện các cam kết đối với xã hội (Younis & cs., 2016).

3. YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI VIỆC THỰC HIỆN LOGISTICS THU HỒI CỦA DOANH NGHIỆP

Đã có nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước quan tâm đến lĩnh vực logistics thu hồi nói chung và yếu tố ảnh hưởng đến logistics thu hồi nói riêng. Nhiều phương pháp đã được sử dụng để xác định các yếu tố ảnh hưởng đến logistics thu hồi. Trong những nghiên cứu này, các tác giả sử dụng nhiều phương pháp định lượng khác nhau để phân tích dữ liệu thu thập được từ khảo sát, điều tra doanh nghiệp. Phương pháp được các tác giả sử dụng phổ biến nhất là phân tích nhân tố khám phá, nhân tố khẳng định và mô hình cấu trúc để kiểm định giả thuyết (Abdissa & cs., 2022; Ali & cs., 2018; Chinda, 2017; Chileshe & cs., 2015; Pumpinyo & Nitivattananon, 2014; Kannan & cs., 2014), Trần Thị Thu Hương (2018), Nguyễn Huy Tuấn & Lê Tấn Bửu (2020). Ngoài ra, những nghiên cứu khác còn sử dụng các phương pháp như Delphi, phương pháp tốt nhất - kém nhất (best-worst method BWT) (Kaviani & cs., 2020); phương pháp AHP mờ (Lamba & cs., 2019, Moktadir & cs., 2019); phương pháp DEMATEL (Ganjali & cs., 2014). Các nghiên cứu về yếu tố ảnh hưởng tới việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp chỉ ra rằng có 4 nhóm yếu tố ảnh hưởng chính bao gồm nhóm yếu tố liên quan đến chính phủ, nhóm yếu tố liên quan đến khách hàng, nhóm yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường, nhóm yếu tố liên quan đến doanh nghiệp.

Bảng 1. Nhóm các yếu tố liên quan đến chính phủ ảnh hưởng đến thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp

Yếu tố thúc đẩy		Yếu tố cản trở	
Yếu tố	Tác giả	Yếu tố	Tác giả
Luật pháp của Chính phủ quy định tạo áp lực buộc các doanh nghiệp phải thực hiện hoạt động logistics thu hồi đối với những sản phẩm đã hết vòng đời sử dụng.	Abdissa & cs. (2022); Agrawal & cs. (2015); Andiç & cs. (2012); Jindal & Sangwan (2013); Kannan & cs. (2014); Chinda (2017); Trần Thị Thu Hương (2018)	Thiếu các quy định pháp luật cụ thể.	Abdulrahman & cs. (2014); Agrawal & cs. (2015); Krikke & cs. (2013); Kaviani & cs. (2020); Mangla & cs. (2012); Moktadir & cs. (2019); Waqas & cs. (2018)
Giấy phép hoạt động. Doanh nghiệp đang dần áp dụng sáng kiến liên quan đến logistics thu hồi để có được giấy phép hoạt động từ cơ quan có thẩm quyền.	Andiç & cs. (2012); Trần Thị Thu Hương (2018)	Thiếu hướng dẫn xử lý rác thải.	Abdissa & cs. (2022); Abdulrahman & cs. (2014); Bouzon & cs. (2015); Kaviani & cs. (2020)
Ưu đãi, chính sách hỗ trợ của Chính phủ như miễn/ giảm thuế.	Chileshe & cs. (2018); Mathiyazhagan & Haq (2013); Moktadir & cs. (2019); Trần Thị Thu Hương (2018)	Thiếu tính đồng bộ giữa các bộ ban ngành có liên quan dẫn tới sự chồng chéo và mâu thuẫn giữa các điều luật.	Abdulrahman & cs. (2014); Bouzon & cs. (2015); Shaharudin & cs. (2015)
		Thiếu chính sách khuyến khích, hỗ trợ từ chính phủ.	Abdissa & cs. (2022); Abdulrahman & cs. (2014); Bouzon & cs. (2015); Govindan & cs. (2013); Kaviani & cs. (2020)
		Thực hành sai các quy định về môi trường.	Abdulrahman & cs. (2014); Andiç & cs. (2012); Moktadir & cs. (2019)
		Sự phức tạp trong việc thực hiện trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất giữa các quốc gia.	Abdulrahman & cs. (2014)

3.1. Nhóm yếu tố liên quan đến chính phủ

Trong nhóm yếu tố liên quan đến chính phủ, có những nhân tố thúc đẩy việc thực hiện logistics thu hồi và có những yếu tố cản trở việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp, được thể hiện trong bảng 1. Trong số các yếu tố liên quan đến chính phủ thúc đẩy doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi, yếu tố Luật pháp quy định tạo áp lực buộc doanh nghiệp phải thực hiện hoạt động logistics thu hồi đối với những sản phẩm đã hết vòng đời sử dụng được coi là yếu tố phổ biến nhất mà các nghiên cứu đề cập đến. Bên cạnh đó, doanh nghiệp đang dần áp dụng các sáng kiến liên quan đến logistics thu hồi để có được giấy phép hoạt động từ cơ quan có thẩm quyền, ví dụ tại Thổ Nhĩ Kỳ (Andiç & cs., 2012). Yếu tố cuối cùng trong nhóm các yếu tố liên quan đến chính phủ là các

ưu đãi, chính sách hỗ trợ của chính phủ như miễn, giảm thuế cũng được xem là một động lực để các doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi.

Trong nhóm yếu tố liên quan đến chính phủ cản trở việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp, yếu tố Thiếu các quy định pháp luật cụ thể là yếu tố cản trở được các nghiên cứu trước đây nhắc tới nhiều nhất. Việc thiếu hướng dẫn xử lý rác thải cũng được hiểu là một trong những rào cản của logistics thu hồi. Rào cản tiếp theo chính là thiếu tính đồng bộ giữa các bộ ban ngành có liên quan dẫn tới sự chồng chéo và mâu thuẫn nhau giữa các luật (Abdulrahman & cs., 2014). Một cản trở khác của logistics thu hồi liên quan tới chính phủ là thiếu các chính sách thúc đẩy, hỗ trợ từ chính phủ. Rào cản này có thể được hiểu là thiếu các hướng dẫn, luật lệ khuyến khích các nhà sản xuất thực hiện logistics thu hồi và duy trì môi

trường xanh, tạo động cơ cho khách hàng mua các sản phẩm xanh (Shaharudin & cs., 2015). Tiếp nữa, việc sử dụng sai các quy định về môi trường cũng gây cản trở đến thực thi logistics thu hồi. Cuối cùng, có sự phức tạp trong việc thực hiện trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất giữa các quốc gia. Abdulrahman & cs. (2014) đã từng khẳng định trong nghiên cứu của mình về tính phức tạp được tạo ra bởi sự toàn cầu hóa của chuỗi cung ứng.

3.2. Nhóm yếu tố liên quan đến khách hàng

Trong nhóm yếu tố liên quan đến khách hàng cũng có những yếu tố thúc đẩy việc thực hiện logistics thu hồi và cũng có những yếu tố cản trở việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp, được thể hiện trong bảng 2.

Trong nghiên cứu của Abdissa & cs. (2022), các tác giả chỉ ra một trong những động lực khiến doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi là trình độ chuyên môn và sự hỗ trợ của đối tác kinh doanh như khách hàng, nhà cung cấp. Các đối tác trong chuỗi cung ứng có trình độ chuyên môn tốt và sẵn sàng hợp tác sẽ hỗ trợ nhiều cho việc quản lý hoạt động logistics thu hồi. Ngoài ra, sự hợp tác giữa các đối tác cũng là yếu tố thúc đẩy quan trọng của logistics thu hồi. Sự hợp tác với khách hàng như chia sẻ trách nhiệm đối với sản phẩm thu hồi có thể thúc đẩy việc

thực thi logistics thu hồi (Ho & cs., 2012; Saavedra & cs., 2013). Từ quan điểm thị trường, sự hài lòng của khách hàng cũng là động lực khiến doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi. Ngoài ra, chủ nghĩa tiêu dùng xanh cũng là động lực thường được sử dụng thứ hai của logistics thu hồi. Nhận thức của khách hàng về vấn đề môi trường ngày càng tăng lên đã tạo áp lực cho doanh nghiệp phải có trách nhiệm giải quyết các vấn đề môi trường và tuân thủ luật pháp về môi trường.

Từ quan điểm liên quan đến khách hàng, có ba rào cản được các nghiên cứu trước đây chỉ ra. Sự hỗ trợ và hợp tác giữa các thành viên trong chuỗi cung ứng còn yếu kém; Sự hỗ trợ và hợp tác từ phía khách hàng trong chuỗi cung ứng cho việc thực hiện logistics thu hồi vẫn có chiều hướng suy giảm, ví dụ như các nhà bán lẻ thiếu sẵn sàng trong việc chia sẻ thông tin về chi phí, hoặc các nhà bán buôn, bán lẻ, nhà phân phối không sẵn sàng hỗ trợ doanh nghiệp trong việc thực hiện các hoạt động logistics thu hồi (Bernon & cs., 2013). Khi mang vấn đề này xem xét trên bình diện nền kinh tế toàn cầu thì tác giả nhận thấy, quy định pháp luật tại một số quốc gia đặt nhiều trách nhiệm thực hiện logistics thu hồi lên các nhà sản xuất, trong khi đó tại một số quốc gia khác thì lại quy định chia sẻ trách nhiệm giữa các thành viên trong chuỗi cung ứng bao gồm cả nhà bán lẻ và nhà phân phối.

Bảng 2. Nhóm các yếu tố liên quan đến khách hàng ảnh hưởng đến thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp

Yếu tố thúc đẩy		Yếu tố cản trở	
Yếu tố	Tác giả	Yếu tố	Tác giả
Trình độ chuyên môn và sự hỗ trợ của các đối tác kinh doanh như khách hàng, nhà cung cấp.	Abdissa & cs. (2022); Aitken & Harrison (2013); Ho & cs. (2012); Saavedra & cs. (2013); Shaik & Abdul-Kader (2013); Trần Thị Thu Hương (2018); Xie & Breen (2012).	Thiếu sự hỗ trợ và hợp tác của các thành viên trong chuỗi cung ứng.	Abdulrahman & cs. (2014); Agrawal & cs. (2015); Bernon & cs. (2013); Bouzon & cs. (2015); Chileshe & cs. (2015); Dutta & cs. (2021); Kaviani & cs. (2020); Mangla & cs. (2012); Moktadir & cs. (2019); Waqas & cs. (2018)
Sự hài lòng của khách hàng.	Abdissa & cs. (2022); Andiç & cs. (2012); Jindal & Sangwan (2013); Mathiyazhagan & Haq (2013); Shaik & Abdul-Kader (2013)	Hạn chế trong việc dự báo và lên kế hoạch cho các sản phẩm thu hồi.	Ali & cs. (2018); Bouzon & cs. (2015); Chan & cs. (2012); Dutta & cs. (2021); Kaviani & cs. (2020); Lamba & cs. (2019); Moktadir & cs. (2019); Waqas & cs. (2018); Shaharudin & cs. (2015); Yusuf & Raouf, 2013)
Xu hướng tiêu dùng "xanh" và nhận thức về môi trường của người tiêu dùng.	Jindal & Sangwan (2013); Mathiyazhagan & Haq (2013); Shaik & Abdul-Kader (2013); Van Der Wiel & cs. (2012)	Quan niệm cho rằng các sản phẩm được tái chế, tái sản xuất có chất lượng kém hơn.	Bouzon & cs. (2015); Kaviani & cs. (2020); Waqas & cs. (2018); Shaharudin & cs. (2015)

Bảng 3. Nhóm yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường ảnh hưởng đến thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp

Yếu tố	Tác giả
Marketing xanh	Jindal & Sangwan (2013); Mathiyazhagan & Haq (2013); Shaik & Abdul-Kader (2013); Van Der Wiel & cs. (2012)
Nhận thức ngày càng cao của cộng đồng về vấn đề môi trường	Chileshe & cs. (2018); Kannan & cs. (2014); Trần Thị Thu Hương (2018)
Áp lực thực hiện trách nhiệm công dân của doanh nghiệp	Chileshe & cs. (2018); Hsu & cs. (2013); Shaik & Abdul-Kader (2014); Van Der Wiel & cs. (2012); Aitken & Harrison (2013); Chan & cs. (2012); Jindal & Sangwan (2013); Mathiyazhagan & Haq (2013); Shaik & Abdul-Kader (2013); Trần Thị Thu Hương (2018)
Sự khan hiếm của các bãi chôn lấp rác thải	Jindal & Sangwan, 2013; Kannan & cs. (2014)

Kết quả là sự khác nhau trong quy định giữa các quốc gia cũng đặt ra những cơ hội và thách thức khác nhau. Từ phần cuối của chuỗi cung ứng, có một yếu tố ảnh hưởng lớn tới hoạt động logistics thu hồi bởi vì khách hàng lúc này lại trở thành nhà cung cấp đầu vào cho hoạt động thu hồi. Ở khía cạnh này, có một rào cản cho việc thực hiện hệ thống phục hồi sản phẩm bởi vì khả năng dự báo và lên kế hoạch cho sản phẩm thu hồi bị hạn chế. Cuối cùng, quan niệm cho rằng các sản phẩm được làm từ nguyên liệu được phục hồi có chất lượng kém hơn cũng là một rào cản thực thi logistics thu hồi đến từ phía khách hàng. Khách hàng có thể cho rằng các sản phẩm được tái sản xuất hoặc những sản phẩm được làm từ những nguyên vật liệu tái chế sẽ có chất lượng kém hơn so với tiêu chuẩn.

3.3. Nhóm yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường

Yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường được các nghiên cứu trước đây chỉ ra là có tác động thúc đẩy việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp bao gồm 4 yếu tố và được trình bày trong bảng 3.

Marketing xanh là một xu hướng đang phát triển và nhận được sự chú ý của xã hội. Thêm nữa, doanh nghiệp lo sợ sự chú ý theo chiều hướng không có lợi từ giới truyền thông của các tổ chức hoặc hội nhóm hoạt động “xanh” (Mathiyazhagan & Hag, 2013). Như đã được thảo luận trong phần nhóm các yếu tố liên quan đến khách hàng, nhận thức của xã hội về vấn đề môi trường là một trong những động cơ thúc đẩy

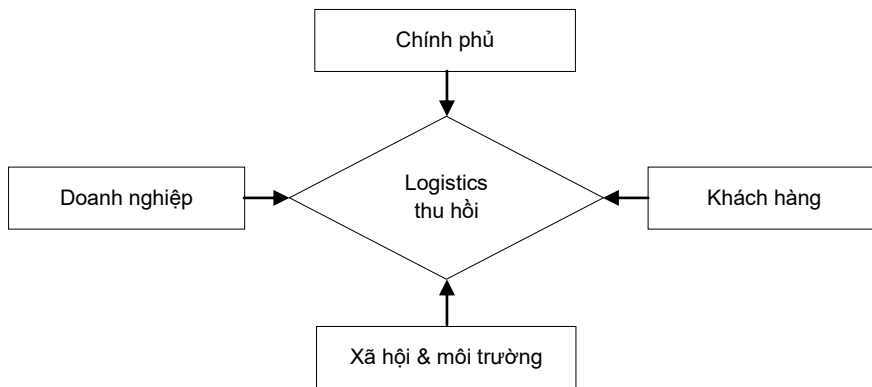
doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi. Thêm nữa, áp lực về tư cách công dân của doanh nghiệp liên quan đến các sáng kiến “xanh” trong nền kinh tế đứng vị trí thứ 3 trong số những động cơ được sử dụng nhiều nhất. Doanh nghiệp chịu áp lực phải “cư xử một cách có trách nhiệm với xã hội bằng việc tuân thủ luật pháp, tuân thủ trách nhiệm về kinh tế và đạo đức có liên quan” (Abdullah & cs., 2012). Một vài nhà nghiên cứu thừa nhận rằng sự khan hiếm của các bãi chôn lấp chất thải cũng là một động cơ của logistics thu hồi (Jindal & Sangwan, 2013; Kannan & cs., 2014). Bởi vì những bãi rác thải bất hợp pháp gây ra nhiều hệ lụy nguy hiểm, logistics thu hồi là giải pháp cung cấp sự thải bỏ hợp lý cho những sản phẩm đã hết vòng đời sử dụng.

3.4. Nhóm yếu tố liên quan đến doanh nghiệp

Trong nhóm yếu tố có liên quan đến doanh nghiệp, tác giả tổng hợp được có 5 yếu tố thúc đẩy và 11 yếu tố cản trở việc thực hiện logistics thu hồi, được trình bày trong bảng 4. Doanh nghiệp quan tâm tới sự phát triển bền vững trong dài hạn của chính doanh nghiệp là một trong những yếu tố thúc đẩy doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi. Yếu tố này được chỉ ra trong nghiên cứu của Jindal & Sangwan (2013); Mathiyazhagan & Hag (2013). Doanh nghiệp lo lắng tới sự sống còn của mình trên thị trường trong dài hạn, vì vậy họ quan tâm tới sự khan hiếm ngày càng gia tăng của nguồn nguyên liệu thô và chủ nghĩa tiêu dùng xanh. Xu hướng thiết kế thân thiện với môi trường cũng tạo động lực để doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi.

Bảng 4. Nhóm các yếu tố liên quan đến doanh nghiệp ảnh hưởng đến thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp

Yếu tố thúc đẩy		Yếu tố cản trở	
Yếu tố	Tác giả	Yếu tố	Tác giả
Doanh nghiệp quan tâm đến sự phát triển trong dài hạn của doanh nghiệp.	Andiç & cs. (2012); Jindal & Sangwan (2013); Kannan & cs. (2014); Mathiyazhagan & Haq (2013); Chinda (2017)	Thiếu nguồn nhân lực có trình độ, kỹ thuật để thực hiện logistics thu hồi.	Abdulrahman & cs. (2014); Aitken & Harrison (2013); Bouzon & cs. (2015); Ganjali & cs. (2014); Govindan & cs. (2013); Kaviani & cs. (2020); Waqas & cs. (2018); Prakash & Barua (2015); Shaharudin & cs. (2015); U-Dominic & cs. (2021)
Thiết kế sản phẩm thân thiện với môi trường và dễ dàng cho việc thu hồi, tái chế, tái sử dụng.	Kannan & cs. (2014, 2013); Xie & Breen (2012)	Thiếu nguồn vốn đầu tư ban đầu cho logistics thu hồi.	Abdulrahman & cs. (2014); Andiç & cs. (2012); Ali & cs. (2018); Bouzon & cs. (2015); Dutta & cs. (2021); Ganjali & cs. (2014); Govindan & cs. (2013); Kaviani & cs. (2020); Lamba & cs. (2019); Mangla & cs. (2012); Moktadir & cs. (2019); Waqas & cs. (2018); Piyathanavong & cs. (2019)
Giám việc tiêu thụ tài nguyên và chi phí xử lý rác thải.	Chileshe & cs. (2018); Mathiyazhagan & Haq (2013); Subramanian & cs. (2014); Subramoniam & cs. (2013)	Thiếu sự tham gia của đội ngũ lãnh đạo cấp cao và thiếu kế hoạch chiến lược liên quan đến logistics thu hồi.	Abdissa & cs. (2022); Abdulrahman & cs. (2014); Ali & cs. (2018); Bemon & cs. (2013); Bouzon & cs. (2015); Dutta & cs. (2021); Govindan & cs. (2013); Kaviani & cs. (2020); Moktadir & cs. (2019); Waqas & cs. (2018); Prakash & Barua (2015); Shaharudin & cs. (2015); U-Dominic & cs. (2021)
Giá trị thu hồi được.	Kannan & cs. (2014); Mathiyazhagan & Haq (2013); Subramanian & cs. (2014); Subramoniam & cs. (2013)	Thiếu hệ thống công nghệ thông tin tiêu chuẩn.	Abdulrahman & cs. (2014); Ali & cs. (2018); Aitken & Harrison (2013); Bemon & cs. (2013); Bouzon & cs. (2015); Chileshe & cs. (2015); Dutta & cs. (2021); Ghisellini & cs. (2016); Kaviani & cs. (2020); Moktadir & cs. (2019); Waqas & cs. (2018)
Tăng hiệu quả về kinh tế cho doanh nghiệp.	Agrawal & cs. (2015); Chileshe & cs. (2018); Jindal & Sangwan (2013); Kannan & cs. (2014); Krikke & cs. (2013); Ravi & cs. (2015); Shaik & Abdul-Kader (2013, 2014); Subramoniam & cs. (2013); Trần Thị Thu Hương (2018)	Thiếu kiến thức về thuế đối với hàng hóa thu hồi.	Bouzon & cs. (2015); Govindan & cs. (2013); Kaviani & cs. (2020); Waqas & cs. (2018)
		Doanh nghiệp cho rằng logistics thu hồi không quan trọng bằng các hoạt động khác.	Abdulrahman & cs. (2014); Bouzon & cs. (2015); Ganjali & cs. (2014); Kaviani & cs. (2020); Shaharudin & cs. (2015)
		Chính sách của doanh nghiệp không ủng hộ logistics thu hồi.	Abdulrahman & cs. (2014); Ali & cs. (2018); Aitken & Harrison (2013); Kaviani & cs. (2020)
		Thiếu công nghệ mới nhất để thực hiện việc tái sản xuất hay tái chế.	Abdulrahman & cs. (2014); Bouzon & cs. (2015); Ganjali & cs. (2014); Kaviani & cs. (2020); Moktadir & cs. (2019); Pumpinyo & Nitivattananon (2014); Shaharudin & cs. (2015)
		Sự phức tạp trong khâu thiết kế sản phẩm để tái sử dụng, tái chế sản phẩm sau khi hết vòng đời sử dụng.	Andiç & cs. (2012); Bouzon & cs. (2015); Dutta & cs. (2021); Ganjali & cs. (2014); Ghisellini & cs. (2016); Govindan & cs. (2013); Piyathanavong & cs. (2019); Shaharudin & cs. (2015)
		Thiếu hệ thống đo lường hoạt động và hiệu quả của logistics thu hồi.	Abdulrahman & cs. (2014); Dutta & cs. (2021); Kaviani & cs. (2020); Meyer & cs. (2017); Shaharudin & cs. (2015); Yusuf & Raouf (2013)
		Chất lượng sản phẩm thu hồi không ổn định.	Bouzon & cs. (2015); Kaviani & cs. (2020); Shaharudin & cs. (2015); U-Dominic & cs. (2021)



Hình 2. Nhóm yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động logistics thu hồi của doanh nghiệp

Sự xuất hiện những phương pháp thực hiện và kỹ thuật thiết kế để dễ dàng tái sử dụng, tái chế hoặc tháo dỡ có thể nâng cao khả năng thu hồi sản phẩm đã hết vòng đời sử dụng bởi vì khi đó chi phí logistics thu hồi được giảm thiểu đáng kể (Chileshe & cs., 2018; Subramoniam & cs., 2013). Tiếp nữa, thúc đẩy logistics thu hồi phát triển cũng mang lại lợi ích tài chính cho doanh nghiệp. Khả năng giảm thiểu sự tiêu thụ nguyên liệu thô và giảm chi phí thải bỏ rác thải là một trong những động lực thúc đẩy thu hồi sản phẩm đã qua sử dụng. Doanh nghiệp quan tâm đến việc giảm sử dụng nguyên liệu thô bằng cách thay thế nguyên liệu thô bằng những nguyên liệu tái chế và cùng lúc đó, chi phí xử lý rác thải cũng giảm theo. Vấn đề trên quan điểm kinh tế, khả năng phục hồi giá trị còn lại từ những sản phẩm đã qua sử dụng cũng là một động cơ để doanh nghiệp thực hiện logistics thu hồi. Giá trị thu hồi được này có thể đến từ những bộ phận cấu thành nên một sản phẩm, các linh kiện có giá trị có khả năng thu hồi. Yếu tố thúc đẩy này cũng được nhắc tới trong lý thuyết về sự bền vững của doanh nghiệp trong nghiên cứu của Lozano (2012). Cuối cùng, khả năng đứng vững về kinh tế được nhắc đến bởi các nhà nghiên cứu như một nguyên nhân chính của logistics thu hồi - đứng vị trí thứ 5 trong số những động cơ chính.

Phần lớn các yếu tố cản trở việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp được chỉ ra là có liên quan đến doanh nghiệp. Rào cản được nhắc tới nhiều nhất chính là thiếu nguồn nhân lực có trình độ, kỹ thuật phù hợp để thực hiện

logistics thu hồi. Sự cam kết thấp từ phía người lao động, trình độ kỹ thuật thấp và thiếu sự đào tạo và giáo dục chuyên nghiệp là những vấn đề được nhiều học giả nghiên cứu đề cập tới. Rào cản lớn thứ hai cũng được nhắc tới nhiều là thiếu nguồn vốn ban đầu để đầu tư cho hoạt động logistics thu hồi. Một rào cản đáng kể khác liên quan đến doanh nghiệp là thiếu sự tham gia của đội ngũ lãnh đạo cấp cao và thiếu kế hoạch chiến lược liên quan đến logistics thu hồi. Việc đội ngũ lãnh đạo cấp cao của doanh nghiệp từ chối tiếp nhận logistics thu hồi có nguyên nhân xuất phát từ văn hóa của doanh nghiệp (ngại thay đổi hệ thống thông tin, cần có nguồn vốn đầu tư liên tục và ngại thay đổi thói quen của doanh nghiệp) cũng là một rào cản được thảo luận trong các nghiên cứu của Abdulrahman & cs. (2014); Bernon & cs. (2013); Govindan & cs. (2014); Shaharudin & cs. (2015). Thêm vào đó, thực thi logistics thu hồi đòi hỏi sự đồng bộ nhất quán của mọi cấp độ lao động trong doanh nghiệp, từ công nhân sản xuất trực tiếp tới đội ngũ lãnh đạo (Bouzon & cs., 2015). Thiếu nền tảng công nghệ thông tin là yếu tố phổ biến thứ 4 cản trở thực hiện logistics thu hồi. Yếu tố này được nhắc tới nhiều trong nghiên cứu của các học giả như Dutta & cs. (2021); Kaviani & cs. (2020). Cuối cùng, doanh nghiệp thiếu kiến thức về thuế đối với sản phẩm thu hồi cũng gây cản trở cho việc thực hiện logistics thu hồi. Doanh nghiệp có thể phải đối mặt với gánh nặng về chi phí do sự thờ ơ với các thủ tục hải quan và các hỗ trợ về tài chính cho việc thanh toán thuế giá trị gia tăng.

Như vậy, các nghiên cứu về logistics thu hồi chỉ ra rằng có 4 nhóm yếu tố chính ảnh hưởng tới việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp, đó là nhóm yếu tố liên quan đến chính phủ, doanh nghiệp, khách hàng và xã hội, môi trường (Hình 2).

4. KẾT LUẬN

Logistics thu hồi là khía cạnh nghiên cứu về quản lý chuỗi cung ứng phát triển nhanh nhất. Khái niệm về logistics thu hồi được nhiều nghiên cứu đưa ra. Điểm chung của các khái niệm này là đề cập đến dòng chảy ngược về vật chất từ nơi tiêu thụ về nơi sản xuất nhằm mục đích về môi trường hoặc thu hồi giá trị. Điểm tiêu dùng không phải là điểm kết thúc mà là khởi đầu của chuỗi sản xuất tiếp theo. Do vậy, logistics thu hồi được coi là một phần quan trọng của nền kinh tế khép kín - một quan điểm phục hồi hoặc tái tạo của nền kinh tế công nghiệp.

Về mặt lý luận, hiệu quả của logistics thu hồi được đề cập trong các nghiên cứu trước đây dựa trên ba khía cạnh: hiệu quả về kinh tế, hiệu quả về môi trường và hiệu quả về xã hội. Các yếu tố ảnh hưởng tới logistics thu hồi được chia thành 4 nhóm: yếu tố liên quan đến chính phủ, yếu tố liên quan đến khách hàng, yếu tố liên quan đến doanh nghiệp, yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường. Trong mỗi nhóm này, ngoại trừ nhóm yếu tố liên quan đến xã hội và môi trường, thì đều bao gồm cả những yếu tố tác động tích cực (yếu tố thúc đẩy) và những yếu tố tác động tiêu cực (yếu tố cản trở) đến việc thực hiện logistics thu hồi của doanh nghiệp.

Các nghiên cứu trong tương lai về logistics thu hồi có thể nghiên cứu về khía cạnh sự tương tác và mối quan hệ tác động qua lại lẫn nhau giữa các nhân tố thúc đẩy và nhân tố cản trở logistics thu hồi hoặc xem xét kết hợp hiệu quả về mặt xã hội trong logistics thu hồi để logistics thu hồi trở nên bền vững hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Abdissa G., Ayalew A., Dunay A. & Illés C. (2022). Role of reverse logistics activities in the recycling of used plastic bottled water waste management. *Sustainability*. 14: 7650.

- Abdulrahman M.D., Gunasekaran A. & Subramanian N. (2014). Critical barriers in implementing reverse logistics in the Chinese manufacturing sectors. *International Journal of Production Economics*. 147(12): 12.
- Agrawal S., Singh R.K. & Murtaza Q. (2015). A literature review and perspectives in reverse logistics. *Resources, Conservation and Recycling*. 97: 17.
- Aitken J. & Harrison A. (2013). Supply governance structures for reverse logistics systems. *International Journal of Operation & Production Management*. 33: 20.
- Alfonso-Lizarazo E.H., Montoya-Torres J.R. & Gutiérrez-Franco E. (2013). Modeling reverse logistics process in the agro-industrial sector: The case of the palm oil supply chain. *Applied Mathematical Modelling*. 37: 13.
- Ali S.M., Arafin A., Moktadir M.A., Rahman T. & Zahan N. (2018). Barriers to reverse logistics in the computer supply chain using interpretive structural model. *Global Journal of Flexible Systems Management*. 19(1): 16.
- Andiç E., Yurt Ö. & Baltacıoğlu T. (2012). Green supply chains: Efforts and potential applications for the Turkish market. *Resources, Conservation and Recycling*. 58: 19.
- Atasu A., Toktay L.B. & Wassenhove L. N. V. (2013). How collection cost structure drives a manufacturer's reverse channel choice. *Production and Operations Management*. 22(5): 14.
- Banihashemi T.A., Fei J. & Chen P.S.L. (2019). Exploring the relationship between reverse logistics and sustainability performance: A literature review. *Modern Supply Chain Research and Applications*. 1(1): 26.
- Bernon M., Upperton J., Bastl M. & Cullen J. (2013). An exploration of supply chain integration in the retail product returns process. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 43: 23.
- Bouzon M., Spricigo R., Rodriguez C.M.T., de Queiroz A.A. & Miguel P.A.C. (2015). Reverse logistics drivers: empirical evidence from a case study in an emerging economy. *Production Planning & Control: The Management of Operations*. doi: 10.1080/09537287.2015.1049239.
- Carter C.R. & Ellram L.M. (1998). Reverse Logistics: Review of the literature and framework for future investigation. *Journal of Business*. 19(1): 18.
- Chan F., Chan H. & Jain V. (2012). A framework of reverse logistics for the automobile industry. *International Journal of Production Research*. 50(5): 14.

- Chileshe N., Rameezdeen R., Hosseini M.R., Martek I., Li H.X. & Panjehbashi-Aghdam P. (2018). Factors driving the implementation of reverse logistics: A quantified model for the construction industry. *Waste Management*. 79: 10.
- Chinda T. (2017). Examination of factors influencing the successful implementation of reverse logistics in the construction industry: pilot study. *Procedia Engineering*. 182: 7.
- CSCMP (2013). Supply chain management: terms and glossary. Retrieved from https://cscmp.org/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx on Feb 5, 2023.
- Das D. & Duta P. (2013). A system dynamics framework for integrated reverse supply chain with three way recovery and product exchange policy. *Computers & Industrial Engineering*. 66(4): 14.
- Dowlatshahi S. (2000). Developing a theory of reverse logistics. *Sustainable Business*. 30(3): 13.
- Dutta P., Talaulikar, S., Xavier, V., Kapoor, S. (2021). Fostering reverse logistics in India by prominent barriers identification and strategy implementation to promote circular economy. *Journal of Cleaner Production*. 294.
- Fleischmann M., Krikke H.R., Dekker R. & Flapper S.D.P. (2000). A characterisation of logistics networks for product recovery. *Omega*. 28(6): 13.
- Ganjali M., Shirouyehzad H. & Shahin A. (2014). Evaluating barriers of reverse logistics using DEMATEL method. *Journal of Applied Sciences and Environmental Management*. 51: 1.
- Ghisellini P., Cialani C. & Ulgiati S. (2016). A review on circular economy: the expected transition to a balanced interplay of environmental and economic systems. *Journal of Cleaner Production*. 114: 22.
- Govindan K., Khodaverdi R. & Jafarian A. (2013). A fuzzy multicriteria approach for measuring sustainability performance of a supplier based on triple bottom line approach. *Journal of Cleaner Production*. 47: 10.
- Guide D. & Wassenhove L.V. (2002). The reverse supply chain. *Havard Business Review*. 80(2): 2.
- Guide J.V.D.R. & Wassenhove L.N.V. (2009). The evolution of closed-loop supply chain research. *Operations Research*. 57(1): 9.
- Hervani A.H. (2005). Performance measurement for green supply chain management. *Benchmarking: An International Journal*. 12(4): 24.
- Ho G.T.S., Choy K.L., Lam C.H.Y. & Wong D.W.C. (2012). Factors influencing implementation of reverse logistics: a survey among Hong Kong businesses. *Measuring Business Excellence*. 16: 18.
- Hsu C.C., Tan K.C., Zailani S.H.M. & Jayaraman V. (2013). Supply chain drivers that foster the development of green initiatives in an emerging economy. *International Journal of Operations & Production Management*. 33: 33.
- Jack E.P., Powers T.L. & Skinner L. (2010). Reverse logistics capabilities: antecedents and cost savings. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*. 40(3): 19.
- Jindal A. & Sangwan K.S. (2013). Development of an interpretive structural model of drivers for reverse logistics implementation in Indian industry. *International Journal of Business Performance and Supply Chain Modelling*. 5: 18.
- Kannan D., Diabat A. & Shankar K.M. (2014). Analyzing the drivers of end-of-life tire management using interpretive structural modeling (ISM). *International Journal of Advanced Manufacturing Technology*. 72: 12.
- Kaviani M.A., Tavana M., Kumar A., Michnik J., Niknam R. & de Campos E.A.R. (2020). An integrated framework for evaluating the barriers to successful implementation of reverse logistics in the automotive industry. *Journal of Cleaner Production*. doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122714.
- Keh P., Rodhain F., Meissonier R. & Llorca V. (2012). Financial performance, environmental compliance, and social outcomes: the three challenges of reverse logistics. *Case study of IBM Montpellier*. *Supply Chain Forum: An International Journal*. 13(3): 13.
- Kopicki R., Berg M.J. & Legg L. (1993). Reuse and Recycling: Reverse Logistics Opportunities. *Council of Logistics Management*. United States. 324p.
- Krikke H., Hofenk, D., & Wang, Y. (2013). Revealing an invisible giant: a comprehensive survey into return practices within original (closed-loop) supply chains. *Resources, Conservation and Recycling*. 73: 12.
- Kroon L. & Vrijens G. (1995). Returnable containers: An example of reverse logistics. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*. 25(2): 13.
- Kumar S.P.V. (2008). Cradle to cradle: Reverse logistics strategies and opportunities across three industry sectors. *International Journal of Production Economics*. 115(2): 11.
- Lamba D., Yadav D.K., Barve A. & Panda G. (2019). Prioritising barriers in reverse logistics of E-commerce supply chain using fuzzy-analytic hierarchy process. *Electronic Commerce Research*. 24.
- Li X. & Olorunniwo F. (2008). An exploration of reverse logistics practices in three companies. *Supply Chain Management: An International Journal*. 13(5): 6.

- Livinski A.J. (2015). Undertaking a systematic review: what you need to know. Retrieved from https://www.nihlibrary.nih.gov/sites/default/files/SR_Training_oct2015.pdf. on October 20, 2022.
- Lozano R. (2012). Towards better embedding sustainability into companies' systems: an analysis of voluntary corporate initiatives. *Journal of Cleaner Production*. 25: 13. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2011.11.060>.
- Mangla S., Madaan J. & Chan F.S. (2012). Analysis of performance focused variables for multi-objective flexible decision modeling approach of product recovery systems. *Global Journal of Flexible Systems Management*. 13: 10.
- Mathiyazhagan K. & Haq A.N. (2013). Analysis of the influential pressures for green supply chain management adoption and an Indian perspective using interpretive structural modeling. *The International Journal of Advanced Manufacturing Technology*. 68: 17.
- Meyer A., Niemann W., Mackenzie J. & Lombaard J. (2017). Drivers and barriers of reverse logistics practices: A study of large grocery retailers in South Africa. *Journal of Transport and Supply Chain Management*. 11(a323).
- Moktadir M.A., Rahman T., Ali S.M. & Nahar N. (2019). Examining barriers to reverse logistics practices in the leather footwear industry. *Annals of Operations Research*. 293: 32.
- Murphy P.R. & Poist R.P. (1989). Managing of logistics retromovements: an empirical analysis of literature suggestions. *Transportation Research Forum*. 29: 8.
- Nguyễn Huy Tuấn & Lê Tấn Bửu (2020) . Các nhân tố ảnh hưởng đến thực thi logistics ngược: Nghiên cứu thực nghiệm cho ngành bán lẻ hàng điện tử tại Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam. *Tạp chí Khoa học Đại học Mở Thành phố Hồ Chí Minh*. 15(1): 25.
- Nidumolu R., Prahald C.K & Rangaswami M.R. (2009). Why sustainability is now the key driver of innovation. *IEEE Engineering Management Review*. 41(2): 8.
- Piyathanavong V., Garza-Reyes J.A., Kumar V., Maldonado-Guzmán G. & Mangla S.K. (2019). The adoption of operational environmental sustainability approaches in the Thai manufacturing sector. *Journal of Cleaner Production*. 220: 22.
- Pochampally K. & Gupta S.M. (2004). A business mapping approach to multi-criteria group selection of collection centers and recovery facilities. In: *Proceedings of the 2004 IEEE international symposium on electronics and the environment*. 6.
- Prahinski C. & Kocabasoglu C. (2006). Empirical research opportunities in reverse supply chain. *The International Journal of Management Science*. 34: 14.
- Prakash C.B.M.K. (2015). Integration of AHP-TOPSIS method for prioritizing the solutions of reverse logistics adoption to overcome its barriers under fuzzy environment. *Journal of Manufacturing Systems*. 37: 17.
- Pumpinyo S. & Nitivattananon V. (2014). Investigation of Barriers and Factors Affecting the Reverse Logistics of Waste Management Practice: A Case Study in Thailand. *Sustainability*. 6: 15.
- Ravi V., Shankar R. & Gunasekaran A. (2015). Survey of reverse logistics practices in manufacturing industries: an Indian context. *Benchmarking: An International Journal*. 22: 26.
- Richey G., Tokman M., Wright R. & Harvey M. (2005). Monitoring reverse logistics programs: A roadmap to sustainable development in emerging markets. *Multinational Business Review*. 13(3): 25.
- Rogers D.S. & Tibben-Lembke R.S. (1999). *Going backwards: reverse logistics trends and practices*. Reverse Logistics Executive Council, Pittsburgh, PA.
- Saavedra Y.M.B., Barquet A.P.B., Rozenfeld H., Forcellini F.A. & Ometto A.R. (2013). Remanufacturing in Brazil: case studies on the automotive sector. *Journal of Cleaner Production*. 53: 10.
- Shaharudin M.R., Zailani S. & Tan K.C. (2015). Barriers to product returns and recovery management in a developing country: investigation using multiple methods. *Journal of Cleaner Production*. 96: 13.
- Shaik M.N. & Abdul-Kader W. (2013). Transportation in reverse logistics enterprise: a comprehensive performance measurement methodology. *Production Planning & Control: The Management of Operations*. 24: 16.
- Srivastava S.K. & Srivastava R.K. (2006). Managing product returns for reverse logistics. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*. 36: 23.
- Subramanian N., Gunasekaran A., Abdulrahman M. & Liu C. (2014). Factors for implementing end-of-life product reverse logistics in the Chinese manufacturing sector. *International Journal of Sustainable Development and World Ecology*. 21: 11.
- Subramoniam R., Huisingh D., Chinnam R.B. & Subramoniam S. (2013). Remanufacturing Decision-Making Framework (RDMF): research validation using the analytical hierarchical process. *Journal of Cleaner Production*. 40: 9.

- Trần Thị Thu Hương (2018). Phát triển Logistics ngược trong chuỗi cung ứng sản phẩm nhựa Việt Nam, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Thương mại.
- Trần Việt Dũng (2021). Phát triển hoạt động logistics ngược tại các doanh nghiệp thương mại điện tử Việt Nam. Tạp chí Châu Á - Thái Bình Dương. 4: 3.
- U-Dominic C.M., Orji I.J. & Okwu M. (2021). Analyzing the barriers to reverse logistics (RL) implementation: A hybrid model based on IF-DEMATEL-EDAS. Sustainability. 13(19): 10876.
- UNCTAD (2004). Trade logistics and facilitation: An exercise in international cooperation.
- Van Der Wiel A., Bossink B. & Masurel E. (2012). Reverse logistics for waste reduction in cradle-to-cradle-oriented firms: waste management strategies in the Dutch metal industry. International Journal of Technology Management. 60: 18.
- Waqas M., Dong Q.L., Ahmad N., Zhu Y. & Nadeem M. (2018). Critical barriers to implementation of reverse logistics in the manufacturing industry: A case study of a developing country. Sustainability. 10(11): 4202.
- Wardani S.A., Handayani N.U. & Wibowo M.A. (2022). Barriers for implementing reverse logistics in the construction sectors. Journal of Industrial Engineering and Management. 15(3): 31.
- Xie Y. & Breen L. (2012). Greening community pharmaceutical supply chain in UK: a cross boundary approach. International Journal of Supply Chain Management. 17: 14.
- Younis H., Sundarakani B. & Vel P. (2016). The impact of implementing green supply chain management practices on corporate performance. Competitiveness Review. 26(3): 30.
- Yusuf I. & Raouf A. (2013). Reverse logistics: an empirical study for operational framework. Proceedings of the Pakistan academy of science. 50: 10.
- Zhang Y., Ma T. & Muhammad F.U. (2018). The impact of reverse logistics on operational performance. American Journal of Mechanical and Industrial Engineering. 3(5): 6.